

Sd.Kfz.2 Kettenkrad in detail

strana 4

Na těchto dvou obr. jsou dobře patrné charakteristické rozdíly mezi starším (nahore) a novějším (dole) provedením. Hlavním rozpoznávacím znakem jsou rovné boky u nového typu. U posledních typů se také přestal montovat přední světlomet.

strana 8

Na protější straně je vozidlo ze sbírky Technického muzea AČR. Jde o nejnovější typ ze všech vozidel zobrazených v této publikaci, a stejně jako ostatní je plně pojízdné.

strana 11

Na této dvoustraně jsou detaily nejstaršího vozidla v této publikaci ve sbírce pana Pavlíka v Pisku.

Od následujících výr. sérií se liší hlavně umístěním tažných háků nad blatníkem.

Tyto háky byly původně svařované z plechu, ale kvůli lámání byly postupně nahrazeny kovanými.

Háky umístěné nad blatníkem byly vždy hákem nahoru. Starší série měly také směrová světla na

blatnících. Protože toto vozidlo ještě není dokončeno, je dobrý přístup k mechanice přední vidlice,

kteřá je v provozu zakryta ochrannou plachtou.

Na této straně je patrný další důležitý rozdíl této série od ostatních, a to rovný nesešikmený panel přístrojové desky. U novějších sérií byl pro lepší čitelnost přístrojů mírně skloněn k řidičovi.

Šedá barva pod přístroji je pouze základová. Kulatá černá koule na řadicí páce není správná.

Má mít stejný tvar jako na kratší páce redukci.

strana 13

Na této dvoustraně jsou detaily dalšího vozidla starších výrobních sérií, ale již s novějším zaobleným krytem tunelu chladiče v zadní části s kompletně zapuštěným Notekem. Na této straně je uprostřed

vlevo detail přepínače světel (potkávací/dálková) a tlačítka klaksonu. U pozdních sérií bez světla zůstal na pravé rukojeti jen spínač klaksonu.

strana 14

V pravo nahore je detail tažného háku pozdních sérií. Plechové háky mohly být nahoru i dolu, kované byly pouze hákem dolu. Vpravo dole je detail kulatého tunelu s pootevřeným výstupem od chladiče.

strana 15

Nahore jsou detaily horní části tunelu chladiče s propojením 6V elektrického 5-kolíkového kabelu.

Kryt zásuvky zároveň slouží k zajištění zástrčky v zásuvce.

Dole jsou detaily tažného háku v různých pozicích. Převrácená a jediná zajištěná je vpravo nahore. Závlačka má ještě své vlastní zajištění.

strana 17

Na protější straně jsou detaily nové hydraulické přední vidlice, která se od předchozích lišila

zesílenými bočními vahadly a přidáním hydraulického tlumiče v přední části. Ten je patrný

na str. 17 vpravo dole.

Vpravo a dole jsou detaily tunelu chladiče v provedení počátečních výr. sérií. Tento tunel je původní, ale bohužel nepatří na toto vozidlo, které je ze všech v této publikaci nejmodernější.

Směrová světla na blatnících jsou nepůvodní a pravděpodobně je přidal majitel ještě před tím, než se vozidlo objevilo ve sbírkách VTML HÚAČR.

strana 19

Na protější a na této straně vlevo je vana právě rekonstruovaného vozidla v dílně pana Zajíce z Úval

u Prahy. V podstatě jde o přechodový typ. Nahore vlevo je dobře patrné lože pro převodovku

a diferenciálu. Vpravo jsou detaily interieru pozdních sérií.

strana 20

Vlevo hlavní řadicí páka - 3 rychlosti vřed a zpátečka, kratší vlevo přiřazovala k rychlostem redukci -

dopředu pro silnici, dozadu pro terén. Gumové kulaté „špunty“ jsou kolenní opěrky pro řidiče.

Na štítku nad levou opěrkou je schema řazení rychlostí a redukci.

Nahore - přístroje zleva - otáčkoměr, teploměr a rychloměr.

Na protější straně vlevo nahore detail sedadla řidiče, dole dřevěné podlážky, která by měly být

v barvě vozidla tak, jak je to patrné na dalších stranách. Správný tvar rukojetí řadicích pák je na str. 20, koule na str. 21 vlevo nahore jsou pouze provizorium.

strana 22

Vlevo je detail koženého obložení kloubů řadicích pák. Vpravo lamely řad. páky. Uprostřed vlevo je

páčka na levé stěně ovládající klapku regulující výstup vzduchu z chladiče. V poloze dozadu je klapka otevřena. Dole jsou detaily brzdového a spoj-

kového pedálu a ruční brzdy. Brzdový je na pravém boku převodovky. Brzdy jsou mechanické a mohly se ovládat současně pedálem a ruční brzdou.

Ta vychází na levém boku převodovky. Pod dvěma plátěnými kryty na horní straně převodovky jsou

ukryty odvětrávací ventily převodovky a diferenciálu. Nad pravou gumovou kolenní opěrkou je

černý přepínač světel na noční zatemněný režim.

strana 23

Vlevo nahore je zadní sedák, pod ním jeho opěradlo, které bylo možno vyjmout, otočit o 180° a tím

zvětšit jeho výšku zhruba o 10cm.

Vpravo je dvojité dno pod sedákem, na obr. uprostřed spodní strana dvojitého dna. Vlevo dole je

celkový pohled ze zadu na odklopené zadní sedadlo směrem dozadu.

Vpravo je vnitřní dno sedadla

s otvory pro výstup vzduchu ze zatíženého sedáku.

strana 24

Na této straně je dobře vidět uložení motoru s převodovkou ve vaně vozidla před jeho dokončením. Odvětrávací ventily převodovky jsou zde dobře

patrné. Bohužel je nad převodovkou špatně uložený olejový filtr, který má být umístěn vertikálně v motorovém prostoru.

strana 25

Na této straně jsou obrázky motoru, který je osazený originálním vzduchovým filtrem (velký válec na

levo od ventilového krytu hlav válců). Bohužel je celý motor v barvě vozidla, což neodpovídá stavu,

v jakém přicházela vozidla z výroby. Také elektroinstalace není již na první pohled shodná s původní.

strana 26

Na této dvoustraně jsou obr. motoru zrekonstruovaného do podoby shodné s originálem včetně

elektroinstalace a barevného provedení. Nahore a vpravo jsou celkové pohledy na motor zepředu.

Silný kabel s „původní“ izolací vede od baterie ke startéru. Motoru prozatím schází původní vzduchový filtr, který patří do nosného plechového úhytu

vedle bloku motoru. Vpravo nahore je vnitřní strana

odklopeného krytu motoru s větrací a sací mříží.

strana 27

Nahore a dole jsou detaily karburátoru, vpravo a vpravo dole je detail nosiče vzduchového filtru,

uprostřed dole je detail výfukového potrubí. Na pravé vnitřní stěně prostoru je umístěn klakson Bosch, na levé stěně jsou otvory pro umístění náhradních svěček. Silná černá roura mezi pravou stěnou

a výfukovým potrubím sloužila pro přívod horkého vzduchu ke startéru od nahřívací lampy v zimním

provozu. Nahřívací lampa je vyobrazena na straně 40.

strana 28

Na této straně jsou obr. motoru Opel Olympia ještě před restaurováním. Dole vlevo a na protější straně je další motor již po rekonstrukci, bohužel opět nasíkaný pískově žlutou barvou. Na kresbách je celkové schéma motoru.

strana 29

Nahore je detail uložení diferenciálu v přední části vany a napojení hnačích hřídelí. Vlevo je motor

z předcházející strany přisunutý pro ilustraci k převodovce. Byl s ní spojen 4 hlavními šrouby. Do vany se ukládal kompletní motor s převodovkou jako jeden celek. Dole jsou detaily převodovky s diferenciálem staršího provedení ještě v původní barvě i s pozůstatky původních nápisů na pravém boku.

Je zde dobře patrný tvar již zmiňovaných odvětrávacích ventilů s nenatřeným povrchem a upevnění páky ruční brzdy.

strana 31

Vlevo nahoře je starší typ převodovky a dole novější, který je již po rekonstrukci opatřen novým nátěrem. Nahoře a dole celková schémata převodovky a diferenciálu.

strana 32

Na této straně jsou detaily chladiče, který byl umístěn za motorem v prostoru pod sedadlem osádky. Vlevo nahoře jsou pohledy na zadní část motoru s olejovým filtrem a nádobou na olej.

Nahoře je otevřenou výstupní klapkou patrné žebrování chladiče, dole vlevo pohled na celé

těleso chladiče a dole je detail krátkého převodu od motoru ke zcela zakrytému vrtulí.

strana 33

Vlevo je výfuková roura, zatím ještě bez svého krytu. Vlevo dole je detail potrubí, kterým se mohl

přivádět teplý vzduch od chladiče zpět k motoru a do prostoru řidiče.

Topení se uvolňovalo malou

zahnutou klikkou vycházející z horního krytu potrubí. Páka s pružinou ovládala překlápací výstupní

klapku chladiče a její ovládání je po levé noze řidiče. Vpravo nahoře a uprostřed je celkový pohled

na zadní část vozidla se zdviženými kryty chladiče a topení. Nahoře je klapka chladiče uzavřená,

uprostřed je naplno otevřená. Dole vpravo je v boku výstupu od chladiče vidět otvor do potrubí pro

topení.

strana 34

Vlevo jsou pro srovnání detaily podvozku těsně po zprovoznění a na protější straně po několika letech provozu. Nahoře a dole jsou detaily hnacího a vnějšího kola.

strana 35

V tomto sloupci shora dolů jsou detaily pravého boku podvozku - kyvných ramen a přední hnací hřídele - od zadní části vozidla směrem dopředu.

Uprostřed nahoře na čelním pohledu na pásy jsou dobře patrné šrouby upevňující gumové „botičky“ na čep mezi jednotlivými články. Dole je článek pásu se zcela zničeným běhounem bez gumy.

strana 36

V levém sloupci jsou detaily levé palivové nádrže v boku vozidla včetně vyjímatelného sítko.

Závěr byl zajištěn ocelovým lankem.

V pravém sloupci jsou detaily pohotovostní lékárny umístěné v levé přední schránce vedle řidiče.

V pravé schránce bylo drobné nářadí pro běžnou údržbu.

strana 37

Vlevo jsou detaily zadních držáku zbraní. Nahoře je hlavní zámek zavřený, dole otevřený.

Zcela dole je opěrka pro pažbu. Zcela první série těmito nosiči nebyly vybavené, ale během služby se

postupně objevily i u starších sérií.

Nahoře je detail vnitřní strany víka dvojitěho dna pod sedákem osádky. Dole je pohled na rozmístění

předepsaného nářadí v prostoru dna. Nářadí bylo tak pečlivě upevněno, že zůstávalo na svém místě

i po sklopení celého sedadla.

strana 38

Na této straně jsou detaily schránky na výstroj na levé straně vozidla v prostoru za palivovou nádrží.

V předepsané výbavě bylo 5 náhradních článků pásu, dvojnásobek „botiček“. Dále je zde hořáková

lampa pro nahřívání motoru, propojovací elektrokabel k přívěsu, servisní lampička s kolíčkovým držákem. Ve víku schránky je prostor pro manuál.

strana 39

Ve stejné schránce ale na pravé straně byl umístěn 6V akumulátor, pojistková skříňka a za akumulátorem byl prostor pro dvě vyhřívací lampy pro provoz v chladném počasí. Dole vpravo je akumulátor zakryt

původním víkem. Povšimněte si provedení elektroinstalace - dráty mají izolaci a tím i barvy shodné

s původním provedením.

strana 41

Na protější straně jsou obr. vezené výstroje. Vlevo nahoře je jedna ze dvou nahřívacích lamp umístěných ve schránce s akumulátorem.

Dole pod ní je hořáková lampa pro ohřev motorového prostoru. Její umístění po pravé straně převodovky je popsáno na straně 27.

Vpravo jsou detaily servisní lampičky s kolíčkovým připevňovacím mechanismem.

Na této straně jsou jednotlivé články pásů, „botičky“ a pumpa na promazávání pásu. Toho vozidlo mělo stejně jako ostatní německá polopásová vozidla pásy s vnitřním olejovým mazáním. Na obou fotografiích na spojených článcích uprostřed jsou dobře vidět šroubové zátky, které bylo nutné

odstranit, nasadit mazničku a na ní zde zobrazenou olejovou pumpu. Také jsou dobře patrné

otvory pro šrouby, kterými se upevňovaly „botičky“, v tomto případě dosud nepoužité.

Standardně „chodily“ pásy z výroby

v barvě kovu, případně s ochrannou fosfátovou vrstvou. V tom případě byly středně šedé s polomatným povrchem. Veškeré barevné nátěry pásů

prováděly dílny až u jednotek. Proto mohly být v podstatě jakékoliv, zpravidla v barvě vozidla.

strana 43

Kettenkrad mohl za tažným hákem přepravovat náklad ve speciálním vozíku o hmotnosti až 450kg.

Na této dvoustraně a dalších stranách je čerstvě zrekonstruovaný vozík ze sbírky pana Léhara ze Zvole.

Vozík převzal od HK-101 řadu konstrukčních prvků. Hlavním bylo zavěšení kol na kyvných ramenech

s torzními pruhy. Také obě kola byla shodná s motorkou. Vozík byl v zadní části vybaven Notekem.

S motocyklem byl spojen 5-kolíkovým 6V kabelem.